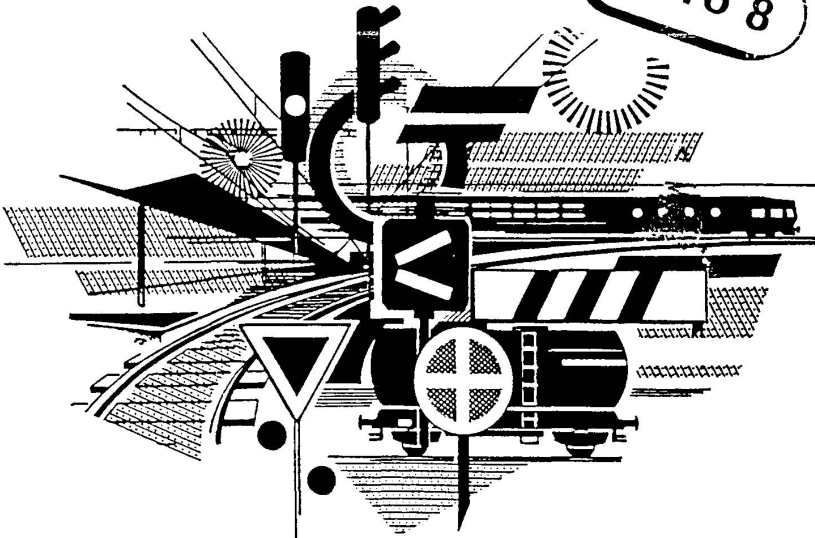




FERVOJFAKAJ KAJEROJ

Neregula informilo pri fakaj fervojaj aferoj.

N-ro 8



Eldonas: Internacia Fervojista Esperanto - Federacio

Enhavo:

E. GLÄTTLI:	La nova duetaĝa Intercity-navettrajno de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SFF)	1
M. FEIFIČOVA:	La Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron (Čiernohronská Lesná Železnica - ČHŽ)	5
H. HOFFMANN:	Konciza historio de terminara laboro ĉe IFEF	9
E. H. OLSEN:	Metroo en Kopenhago	13

Fervojfakaj Kajeroj - faka informilo, n-ro 8

Eldonkvanto:	150
Paĝnombro:	15
Eldondato:	majo 1999
Eldonanto:	Internacia Fervojista Esperanto-Federacio
Presejo:	H-preso, Brønderslev
Redaktoro:	Inĝ. KOVÁŘ Ladislav, Grégova 44 CZ- 560 03, Česka Třebová
Lingve reviziis:	Inĝ. Jan WERNER

La nova duetaĝa Intercity-navettrajno de la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SFF)

Ernst GLÄTTLI *(CH)*

La 1an de junio 1997 la Svisaj Federaciaj Fervojoj (SFF) faris gravegan paŝon antaŭen survoje al ambicia celo, kiu nomiĝas *FERVOJO 2000*. Kio okazis? Krom aliaj plibonigoj sur la svisa fervojreto, SFF ekservigis novan trajnspecon. Temas pri la

DUETAĜA INTERCITY-NAVETTRAJNO

Per tio SFF sukcesis ne nur ĝustatempe pretigi elstaran 'reklamŝildon' okaze de la *150-JARA JUBILEO DE LA SVISAJ FERVOJOJ (1847-1997)*, sed ankaŭ altigi la nombron de ofertitaj sidlokoj sur fervojlinioj kun granda trafikamplekso.

Estas vere, ke la ekservigo de duetaĝaj pasaĝervagonoj ne estis novaĵo por SFF, ĉar jam dum la inaŭguro de S-Fervojo en Zürich la 27an de majo 1990 oni povis rigardi kun miro duetaĝajn svisajn pasaĝervagonojn. Sed por la *interurba trafiko*, ekzemple de Zürich al Bern aŭ de Zürich al St.Gallen, famkonataj svisaj industri-entreprenoj intertempe kreis tute novan vagontipon, kiu okulfrape distingiĝas de la S-fervoja vagono. Ĝi estas la tiel nomata *duetaĝa Intercity-vagono 2000*.

Per la novaj duetaĝaj trajnoj la Svisaj Federaciaj Fervojoj trafis plurajn celojn 'per unu ŝtono'. Unuflanke, ili povas nun oferti al la klientaro pli da sidlokoj, ĉar duetaĝa trajno havas, kompare kun samlonga konvencia trajno, je **40 % pli da sidlokoj.** Aliflanke la navettrajnoj alportis ankaŭ por la ekspluata servo grandajn avantaĝojn, ĉar la forfalo de lokomotiv-ŝanĝoj kaj ties manovraj veturoj en kapstacioj kaj stacioj kun retroveturo konsiderinde malŝarĝas la ekspluatadotrakojn.

Grava estos ankaŭ la tempoŝparo post finpretigo de la novaj fervojlinioj, kies konstruo estas en plena irado, ĉar la novaj navettrajnoj povos atingi *rapidon de 200 km/h*.

Fine oni ne subtaksu la varbefikecon por SFF. Impona estas la ekstera aspekto de la novaj duetaĝaj *IC*-vagonoj 2000. La flankaj facoj blanke brilantaj, nur interrompitaj per du vicoj da fenestroj kaj ruĝaj pordoj, agrable kontrastas kun la traveturata pejzaĝo. Harmonian kompletigon liveras la malhelgriza suba parto de la vagonkestoj. Ankaŭ la vagonalteco, kiu atingas 4,60 metrojn, impresas la rigardantojn.

Aktuale, duetaĝa *IC*-navettrajno konsistas el lokomotivo de la serio Re 460 (Lok 2000) kaj 8 duetaĝaj *IC*-vagonoj 2000. Iom pli konkrete dirite *IC*-navettrajno enhavas jenajn vagontipojn: Apud la lokomotivo troviĝas pasaĝervagono de 1-a klaso kun bagaĝkupeo. Sekvas 2 pliaj vagonoj de 1-a klaso kaj 4 vagonoj de 2-a klaso. Fine aldoniĝas pasaĝervagono de 2-a klaso kun kondukistejo. En kazo de bezono eblas aldoni pliajn vagonojn.

Lasu nin nun ĵeti rigardon en la internon de vagono. Ni elektas la vagonon de la 1-a klaso kun bagaĝkupeo. Jam la vagonenirejo vekas entuziasmon. Post premo de butono la pordo malfermiĝas, kaj la pasaĝeroj povas eniri la vagonvestiblon sur la kaja nivelo (55 cm). Eĉ ne unu ŝtupon ili devas grimpi. Tiun ĉi fakton aparte aprezas patrinoj, kiuj povas nun eniri tiun novan trajnon kun infanĉareto sen fremda helpo. Ankaŭ la pasaĝeroj en rulseĝoj ĝojas, ke ili sukcesas nun mem enveturi la vagonvestiblon sen uzo de aparta levaparato.

En la enireja vestiblo al la pasaĝeroj malfermiĝas tute nova vagonmondo. La tuta suba ferdeko (inkluzive de necesejo) en tiu ĉi vagono estas surveturebla per rulseĝoj. La kupeo estas ekipita per leveblaj seĝoj por loki rulseĝojn. Pasaĝeroj en la suba etaĝo en ĉi tiu vagono povas profiti ankaŭ la ĉetablan servon de entrajna bufedĉareto. Kaj, kvankam temas pri vagono de la 1-a klaso, personoj en rulseĝoj devas pagi nur la veturprezon por la 2-a klaso.

De la enireja vestiblo kondukas larĝa ŝtuparo kun flankaj apogreloj al la supra etaĝo. En la unua klaso la sidlokoj ofertas altgradan sid-komforton dank'al senŝtupe klineblaj dorsapogiloj; kaj speciala sidlokgrupo kun salon-tablo eĉ invitas al familia vojaĝmaniero.

Kiu ne ŝatas aŭ ne kapablas supreniri ŝtuparon povas atingi same komfortajn sidlokojn en la malsupra etaĝo.

Jen ankoraŭ mencio rilate al la entrajna bufedoĉareto, kiu ricevis la novan nomon *Railbar*. Konsiderante la fakton, ke en proksima estonteco ('Fervojo 2000') la novaj navettrajnoj interligos la grandajn fervojcentrojn svisajn en malpli ol unu horo, la respondecaj fervojinstancoj provizore rezignis pri enservigo de restoracivagonoj. Kiel taŭgan alternativon ili ofertas pli ampleksan servon fare de la novkreita *Railbar*. Por kontentigi ĉiujn dezirojn la restoraci-teamo lokas ĉiun tagon fridigkonteneron kun plej freŝaj manĝaĵoj en la bagaĝkupeo. Dank'al tio eblas garantii riĉenhavan sortimenton da malgrandaj manĝoj, kiuj lasas sin agrable konsumi sur praktikaj, enkupeaj klaptabletoj.

Duetaĝaj vagonoj havas ne nur avantaĝojn; tio montriĝas okulfrape ĉe la servo de la *Railbar*, ĉar nur en la supra etaĝo ekzistas transiro de vagono al vagono. Ankaŭ la ĉetabla priservado de la pasaĝeroj principe nur tie eblas. Sed la kompetentaj instancoj ne forgesis la klientojn en la suba etaĝo. La handikapon ili klopodas kompensi jene: Alvenante kun la *Railbar* en la supran etaĝon de vagono, la geservistoj funkciigas akustikan kaj optikan signalojn, kiuj eksonas respektive eklumas en la suba etaĝo de la koncerna vagono. Tio ebligas al interesataj pasaĝeroj ĝustatempe supreniri por provizi sin per dezirataj manĝaĵoj kaj trinkaĵoj.

Iom alimaniere funkcias la provizo de la pasaĝeroj en rulseĝoj, kiuj ne povas supreniri. Ili estas priservataj kiel unuaj. Tiucele la geservistoj venas kun la *Railbar* unue al la malsupra etaĝo de tiu ĉi vagono. Vi eble demandas, kiamaniere la *Railbar* povas atingi la suban ferdekon aŭ eĉ la supran etaĝon, kvankam la deĵorantoj provizas la bufedoĉareton en la bagaĝkupeo, kiu troviĝas inter la suba kaj supra etaĝoj de la vagono. Ankaŭ al tio la vagon-konstruistoj pensis. En la jam menciita bagaĝkupeo ili instalis lifton.

Jen ankoraŭ du pliaj pozitivaj rimarkoj: La pasaĝeroj laŭdas la unupecan enirpordon kun larĝeco de 1,40 metroj. Tio tre faciligas la en- kaj elvagoniĝon. Tre konvena estas ankaŭ la ŝovebla piedbreto, kiu dum la malfermo de la pordo aŭtomate moviĝas eksteren por transponti la fendon inter la enireja vestiblo kaj la kajorando.

Indas mencii ankoraŭ du teknikajn novaĵojn:

1. La nova duetaĝa *Intercity*-vagonkesto estas konstruita el aluminio. Tial la vagono havas malplipezon je 5 tunoj kompare kun la konvencia *IC*-vagono el ŝtalo. Tio reduktas la energibezonon.

2. Unuafoje SFF konstruigis pasaĝervagonojn kun vakuo-necesejoj. La defalaĵoj estas retenataj en ujoj, kies enhavoj varias inter 540 kaj 650 litroj. Por malplenigi ilin ekzistas specialaj instalaĵoj en la stacioj Zürich kaj Basel.

Fine kelkaj teknikaj indikoj pri la nova duetaĝa navettrajno:

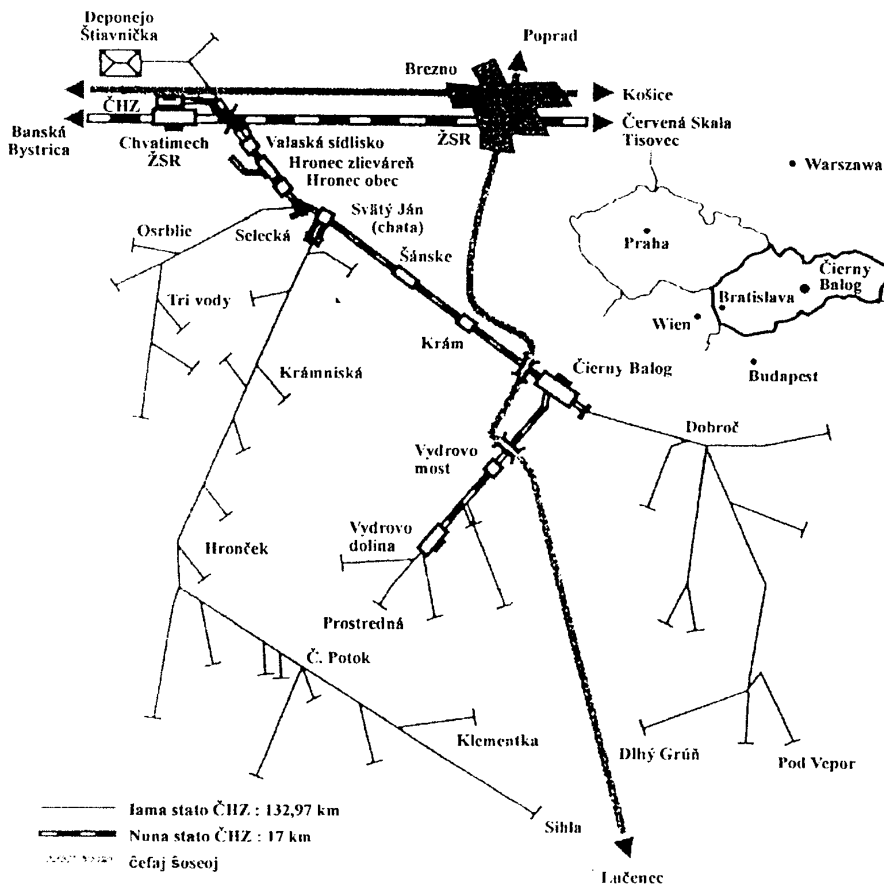
Longeco de la vagonoj:	26,8 m
Maso de la vagonoj:	inter 44,5 (A) kaj 50,0 (Bt) tunoj
Sidlokoj entute:	838 (A=86, B=126, AD=64, Bt=98)
Planko-alteco:	Enirejo: 55 cm
	Supra etaĝo: 251 cm
	Suba etaĝo: 45 cm
Alteco de la vagono:	459,5 cm
Larĝeco de la vagono:	283,5 cm
Maksimuma rapido:	200 km/h
Trajn-formacio:	Re 460 - AD - 2 A - 4 B - Bt
Longeco de la trajno (sen lokomotivo):	214,4 m
Kostoj de 58 vagonoj diverstipaj (antaŭserio):	152 milionoj da svisaj frankoj.

Fonto-indikoj: SBB-Zeitung 10/96, 1/97, 3/97, 5/97, 8/97

La Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron (Čiernohronská Lesná Železnica - ČHŽ)

Magdaléna FEIFIČOVA(SK)

En pasinteco estis en Slovakio ekspluatataj proksimume 40 arbaraj fervojoj. La longeco de iliaj linioj atingis proksimume kvaronon de la longeco de ĉiuj linioj de la iamaj Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj ČSD. La ĉefa tasko de arbaraj fervojoj estis alirebleco al malfacile atingeblaj grandegaj arbaroj kun celo ebligi en ili racian ekspluatadon de ligno. Ilia grandega avantaĝo estis tutjara egalkvanta eluzo kaj ili konvenis ankaŭ okaze de subita arbarkatastrofo por rapida lignoekspluatado.



La Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron, nomata ankaŭ 'Reĝino de arbaraj fervojoj', apartenis al la plej longaj kaj la plej gravaj arbaraj fervojoj. Ĝi estis ero de belega pejzaĝo de la regiono Čierny Hron en meza Slovakio.

La Arbaran Fervojon en la regiono Čierny Hron kun ŝpuro 760 mm oni komencis konstrui en aprilo 1908 inter Hronec kaj Čierny Balog. Ĝis la fino de la jaro estis ĉi tiu parto de la linio en longo de 10,7 km preta. Ĝian kunligon kun normalŝpura linio oni solvis en la jaro 1910 tiel, ke de Chvatimech [Ĥvatimeĥ] ĝis Hronec oni konstruis linion kun normala ŝpuro finitan per stacio.

Post akiro de unuaj spertoj dum la ekspluatado de ĉi tiu arbara fervojo oni komencis konstrui pluajn liniajn partojn kaj fiksi vojdirektojn de flanktrakoj en unuopaj valoj. Ekde la jaro 1908 ĝis la jaro 1928 oni konstruis proksimume 100 km da linioj. Kiel la lasta estis konstruita la linio el Čierny Potok al Smrečiny en la jaroj 1947-1949. Tiutempe la reto de la linioj de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron atingis entutan longon de 131,98 km.

Linipartoj de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron estis plejparte konstruitaj en la valoj kun granda nombro da kurboj kun la plej malgranda 60-metra radiuso. En la liniparto Selecká la ascendo atingis 71‰.

En linipartoj oni konstruis multajn apogajn kaj retenajn murojn kaj kelkajn pontojn. La plej granda el inter ili, iam ligna, post la dua mondmilito rekonstruita al ŝtala, ĝis nun situas ĉe la kunfluo de la riveroj Čierny Hron kaj Kamenistý Potok.

Ekde la komenco de la ekspluatado de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron en la jaro 1909 ĝis ĝia likvido oni transportis pere de ĝi proksimume 15 milionojn da kubometroj de ligno, lignotranĉaĵoj kaj alia materialo.

Neanstataŭigeblan rolon havis la arbara fervojo en la epoko de grandaj arbarkatastrofoj en la jaroj 1927-1929 kaj 1953-1955, kiam la arbaroj en la regiono Pohronie estis atakitaj de grandaj ciklonoj kaj krome de bostrikoj. En tiu tempo oni helpe de la arbara fervojo transportis pojare ĝis 330.000 kubajn metrojn da ligno.

Ekde la jaro 1927 ĝis la jaro 1962, do dum 35 jaroj, servis la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron ankaŭ por la persona trafiko en la parto inter Čierny Balog kaj Štiavnička. Pasaĝeroj estis precipe laboristoj. Krome servojn de la arbara fervojo eluzadis civitanoj de la vilaĝoj kaj arbaraj domgrupoj en la ĉirkaŭ-aĵo. Tage, krom propraj dungitoj, la fervojo transportis 200-250 pasaĝerojn. En somera sezono aldoniĝis fungokolektantoj, turistoj kaj refreŝiĝantoj. En la jaro

1962 oni nuligis la personan trafikon pro senprofiteco kaj malbona teknika taŭgeco de la vagonoj kaj transigis ĝin al aŭtobusa trafiko.

Por transporto de ligno oni krom la tirforto de la trakciiloj uzis ankaŭ proprajn gravitfortojn de varoj kaj vagonoj. Malplenaj vagonoj estis eltiritaj fare de lokomotivo en valojn, kie ili estis ŝarĝitaj kaj poste per destinita rapideco dum senĉesa bremsado malsuprenigataj al la loko de sia destino. La transporto de ligno per malsuprenigado estis tre malmultekosta, sed ankaŭ tre danĝera. Ĝi postulis spertajn bremsistojn, kiuj kapablis ĉiam ĝuste pritaksi, kiel bremsi vagonojn.

El iamaj tri vaporlokomotivoj de tipo U 34 901, produktitaj en la jaro 1909 en Budapeŝto, ĝis nunaj tempoj transvivis nur unu, kiu estis translokigita al Muzeo de Kysuca-vilaĝo en Vychylovka [Viĥilovka] en nordokcidenta Slovakio. Pli poste estis uzataj ankaŭ hungardevenaj kvarradaksaj tendraj lokomotivoj el la jaro 1947, signitaj kiel U 46 901, kaj dizelhidraŭlaj lokomotivoj de tipo RÁBA M 024 el hungara fabriko en Györ. Senbranĉaj arbotrunkegoj estis transportataj pere de duradaksaj turntrabaj varvagonoj, lignotranĉaĵoj kaj metra ligno pere de boĝiaj platvagonoj, ligneroj kaj arboŝelo per tegmentitaj boĝiaj varvagonoj. Por la trajnakompanado servis du deĵoraj vagonoj. Por la persona trafiko estis je dispono dek du personaj vagonoj.

Kvankam tiu ĉi arbara fervojo estis tre damaĝita dum la periodo de la dua mondmilito, dum la Slovaka Nacia Revolucio, kiam ĝi servis por transporto de partizanoj kaj milita materialo en la arbarojn, jam en la unuaj postmilitaj jaroj ĝi denove plenumis sian iaman funkcion. Iom post iom ĝi fariĝis atrakcio kaj magneto por turistoj kaj filmistoj. Estis ĉi tie pretigitaj filmoj 'La lasta stacio' kaj 'Adulto slovakmaniere'.

Sinsekva likvido de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron komenciĝis jam en la jaro 1949. Definitive estis decidite pri nuligo de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron en la jaro 1964, kiam oni komencis konstruadon de pli altkvalitaj arbaraj vojoj. En la sepdekaj jaroj restis por ekspluatado jam nur malgranda parto de la iama larĝe disbranĉigita reto de linioj de la arbara fervojo en la longo proksimume de 30 km.

En la jaro 1983 komencis junaj homoj, anoj de tiama Socialisma Junulara Asocio, la rekonstruon de tiu ĉi unika teknika memoraĵo. Dum tri jaroj oni kreis subĉielan muzeon de la Arbara Fervojo en la regiono Čierny Hron, kio ampleksas 17,6 km de renovigita linio el Hronec al Čierny Balog kaj Vydrovo, lokomotiva kaj vagona parkoj kaj apudaj staciaj objektoj. En la fervojstacio en Čierny Balog estas memorĉambro de Jozef DEKRÉT MATEJOVIE, kreita omaĝe al la 210-a

naskiĝjaro de tiu ĉi pioniro de la moderna slovaka arbaristeco, kiu naskiĝis en Čierny Balog. La ekspozicio estis malfermita okaze de la kvardekjariĝo de la Slovaka Nacia Revolucio kaj publike alirebligita la 20-an de oktobro 1984.

Ĉi-jare la fervojo festas sian naŭdekjariĝon. Ĝi nuntempe funkcias kun aparta tarifo tage ekde la komenco de majo ĝis mezo de septembro. Krome grupoj da interesuloj povas mendi apartan veturadon surbaze de kontrakto kun la ekspluatanto. La veturtempojn prezentas oficiala horaro de Slovakaj Fervojoj ŽSR. Dum la semajnfinoj kaj surbaze de mendoj malfermitajn lignajn vagonojn tiras vapora lokomotivo. Eĉ bufeda vagono funkcias. La veturadon per ĉi tiu interesa fervojo eblas kunligi kun vizitoj de naturaj unikaĵoj, kulturaj programoj, specialaj manĝofertoj en la naturo kaj aliaj apartaj programeroj. Ĉijare estas la liniopartoj Chvatimech - Hronec/Zlievàreň kaj Čierny Balog-Vydrovo rekonstruataj kaj la trafiko tie rekomenciĝos post finiĝo de la rekonstruado. Ĉiu, kiu volas, povas kontribui donacante 550 slovakajn kronojn, kio ja estas prezo de unu ligna ŝpalo, por ke ĉi tiu arbara fervojo bone servu por siaj admirantoj dum pluaj naŭdek jaroj.



ČIERNOHRONSKÁ ŽELEZNICA

Fontoj: LICHNER, D.: Úzkokoľajky na Slovensku (Mallarĝŝpuraj fervojoj en Slovakio). Manuskripto. ŽILINA, 1996.

Konciza historio de terminara laboro ĉe IFEF

Heinz HOFFMANN *(DE)*

Daŭre evoluigi internacian planlingvon nepre inkluzivu faklingve agi. Ni konsideru terminaran laboron baza elemento en ĉiu faka Esperanto-organizo, do fundamento por faka interkompreniĝo.

Ne necesis komenci ĉe nulo: Jam ZAMENHOF mem kreis vortojn necesajn en ĝeneraluza lingvo, kiuj ankaŭ estas fakaj esprimoj. Plena Ilustrita Vortaro enhavas ekzemple frazparton de nia majstro: *promenante apud la reloj de fervojo.* Ĝuste la nocioj de ambaŭ vortoj *relo* kaj *fervojo* aktuale cerbumigas nian Terminaran Sekcion dum diskutado pri la nova magnetŝveba transportsistemo. Sed por funkcianta lingvo necesas decidoj pri miloj da terminoj, kiuj estu nek homonimoj nek sinonimoj.

La historio de nia terminara laboro enhavas plurajn periodojn laŭkvalitajn. Komence unuopuloj proponis termintradukojn surbaze de fakvortoj el unu nacia lingvo. Tiu **unua periodo** daŭris de 1923, kiam aperis terminareto de Georg HABELLOK kun 1300 fakaj esprimoj surbaze de germana lingvo, ĝis 1955, kiam André BLONDEAUX fintradukis la francan Leksikonon Teknikan de Fervojoj kun 5300 terminoj.

En 1957 Internacia Fervojunio UIC eldonis la unuan Leksikonon Ĝeneralan de Fervojaj Terminoj kun preskaŭ 9000 fakaj esprimoj. André BLONDEAUX tradukis ankaŭ tiun verkon ĝis 1960. Kvankam la terminaro enhavas ses lingvojn, nome la anglan, francan, germanan, hispanan, italan kaj nederlandan, ĝi tute sekvas la nociosistemon de franca faklingvo.

La ekzisto de plurlingva terminaro instigis al pensoj, kiel eviti tro nacilingvecajn tradukojn, do kiel internaciigi terminaran laboron. Aliaj kritikoj koncernis la fakton, ke unusola tradukanto ne povas esti kompetenta en ĉiuj fervojaj subfakoj. Estiĝis malperfektaĵoj, ekzemple neklara diferencigo inter *manovri* kaj *ranĝi, trajno* kaj *vagonaro, pezo* kaj *maso.* Tiel naskiĝis **dua periodo** laŭkvalita en la agado. La trakto de la dua ĝis la kvara eldonoj de Leksikono Ĝenerala okazis en multpersona internacia reviziado. Tiu reviziado evoluis al ankoraŭ nun uzata labormetodo de Terminara Sekcio. Ĝi ebligas partoprenon de gekolegoj el multaj landoj sub egalaj kondiĉoj.

La serio de Leksikono Ĝenerala tamen ne tute kontentigis la esperantistojn-fervojistojn. Temis unuflanke pri tro eta nombro da enestantaj nacilingvoj, aliaflanke pri tro ega nombro da specialaj terminoj. Ekestis do celo verki

dulingvajn terminaretojn facile aplikeblajn por normala faka komunikado - ĉiujn kun la sama nocia enhavo. Inter 1966 kaj 1978 aperis sep tiaj Esperanto-terminaretoj: la germana de Gernot RITTERSPACH, la hungara de István BÁCSKAI, la norvega de Per ENGEN kaj Per Johan KROGSTIE, la serbokroata de Josip ZUPANIĆ kaj Ludoviko SEKEREŠ, la nederlanda de Jan HARDEVALD, la sveda de Harry BENGTSSON kaj la franca de André BLONDEAUX.

Grava evento en tiu periodo estis la apero de Plena Ilustrita Vortaro (PIV) en 1970 kun 134 difinitaj fervojfakaj kapvortoj. Terminara Komisiono sub gvido de Gernot RITTERSPACH proponis en 1973 dudek kvin plibonigojn kaj kompletigojn de terminoj aŭ difinoj. Preskaŭ ĉiuj proponoj aperis en la suplemento de PIV - dekkvin jarojn poste!

Alia signifoplena paŝo estis kreo de Terminara Kuriero, komunikilo por kunordigi la komunan laboron en 1976. Ĝis hodiaŭ kaj estonte ĝi informis kaj informos pri progreso kaj rezultoj de terminara laboro - ĉiam lerte ilustrita per humuraj desegnaĵoj de redaktoro Heinz Dieter HARTIG. Ĝis nun aperis 104 numeroj.

Koncerne la seslingvan Leksikonon Ĝeneralan estis decidita la celo kunlabore kun UIC fini tradukadon de la tuta verko al Esperanto kiel sepa lingvo, samtempe kun la apero de ties kvara eldono. Per ege streĉa laboro, helpe de novaj komputilo kaj presilo, la tasko estis plenumita en 1989. Fervoja Terminaro aperis sur la scenejo samtempe kun la kvara UIC-leksikono.

Monatojn poste, en januaro 1990, la lerta gvidanto Gernot RITTERSPACH mortis... Heinz Dieter HARTIG transprenis la taskojn de gvidanto de Terminara Komisiono. Pro ties malsaniĝo fine de 1991, d-ro József HALÁSZ daŭrigis la gvidlaboron.

En tiu periodo UIC anstataŭigis sian Leksikonon Ĝeneralan per datumbanko RailLexic. Pro speciala rolo de Hungaraj Ŝtatfervojoj MÁV ĉe tiu projekto kaj dank'al bonaj rilatoj inter MÁV kaj hungaraj IFEF-anoj, sukcesis komuna laborkunsido en aŭgusto 1992. Tre grava ĝojiga rezulto estis la decido, ke en RailLexic-projekto IFEF partoprenos samrange kiel fervojentreprena membro. Do, Esperanto tiel estiĝis unu el la datumbankaj lingvoj.

Interne de IFEF en 1993 okazis komisiona strukturŝanĝo. Oni unuigis Fakprelegan Komisionon kaj Terminaran Komisionon al Faka Komisiono (gvidanto: József HALÁSZ) kun Fake Aplika Sekcio (sekretario: Ladislav KOVÁŘ) kaj Terminara Sekcio (sekretario: Heinz HOFFMANN).

Ĉe tiu punkto estas menciendaj pensoj pri novaj taskoj de terminara laboro. Jam en la periodo de Leksikono Ĝenerala estiĝis plano krei

1-e nacilingvajn vortarojn por lingvoj mankantaj en la Leksikono Ĝenerala,

2-e aktualan vortaron por novaj nocioj difinitaj, kiuj ankoraŭ ne troviĝas en la Leksikono Ĝenerala kaj

3-e difinvortaron por gravaj fervojfakaj nocioj, kiuj ne troviĝas en Plena Ilustrita Vortaro, aŭ tie ne estas bone difinitaj.

Tiuj laboroj komenciĝis, sed pro la projekto RailLexic necesis denove pripensi la tutan aferon.

Al 1 UIC planis paŝe enigi pli kaj pli da lingvoj. La unua eldono de RailLexic aperis en 1995 kun dek unu lingvoj, aldone kun la hungara, pola, portugala, sveda kaj Esperanto. En la dua eldono aperinta en 1997, aldone troviĝas la ĉeĥa, dana kaj rumana, do entute dek kvar lingvoj. Tiu evoluo estas daŭrigata. Sekve pli kaj pli malaperas neceso krei nacilingvajn vortarojn fare de esperantistoj.

Al 2 UIC planis ĉiujare aldoni novajn terminojn. Vere, en la unua eldono de RailLexic, la suplemento konsistis el 875 kaj en la dua eldono el 944 fakaj esprimoj. Do, la perioda aktualigo jam tre ampleksas.

Al 3 UIC planis aldoni difinojn por novaj nocioj. Tio okazis unuafoje en 1996 prepare al la dua RailLexic-eldono.

Kun la eblo krei taŭgajn terminojn surbaze de difinoj, komenciĝis la **tria periodo** laŭkvalita. Antaŭa grava manko estis, ke nia komisiono ne en ĉiuj subfakoj kaj subfaketoj disponas pri ekspertoj klare sciantaj, kiuj nocioj kaŝas sin malantaŭ terminoj anglaj, francaj aŭ germanaj. Cetere, nacilingvaj terminoj ofte naskiĝas tro spontanee, kaj pro tio ili ne estas bona bazo por traduko. Do, sole difino sufiĉe taŭgas por kreo de termino.

Tamen restas ĉirkaŭ dek mil fakaj esprimoj - inter ili la plej gravaj - sen difino. Montriĝas alia grava manko: En multaj fervojaj subfakoj ne okazis internacia lingvonormigo kiel en scienco kaj tekniko. Sekve ekzistas nacie diferencaj nociosistemoj. Tio kaŭzas neekvivalentajn naciajn difinojn. En internacia planlingvo necesas komplika terminologia laboro por trovi taŭgajn - ĉefe kompromisajn - solvojn. Kiel unuan etan paŝon, Terminara Sekcio ellaboris ĉi-koncernan modelan Nocioelektan Kontribuon, kiu temas pri sep malgrandaj sed gravaj fervojaj nociokompleksoj. Ĝi estis prezentita al UIC en 1995.

Tre grava evento atingis la sekcion en 1996: Ni estis petataj kontribui al nuna revizio de Plena Ilustrita Vortaro. Tio estis granda honoro, kiu spegulas la reputacion de nia terminara agado. El akcepto de la tasko estiĝis dudek-paĝa proponaro pri fervojfakaj terminoj kaj ties difinoj.

La aktuala enhavo de la datumbanko RailLexic estas publikigebla laŭ tri formoj: unue sur kompakta disko 'CD-ROM' kun ĉiuj lingvoj, due sur aro da unuopaj diskedoj, kaj trie en plurlingvaj libroj. Dank'al la bona kunlaboro inter nia hungara grupo kaj Hungaraj Ŝtatfervojoj, eblis presi 13-voluman serion da dulingvaj libroj enhavantaj la duan eldonon de RailLexic. Ĉiuj volumoj enhavas Esperanton kiel unuan lingvon. Dum 49a IFEF-kongreso en 1997, tiuj bonkvalite binditaj libroj estis prezentataj por vendo.

Ni ne kaŝu, ke la daŭra laboro por RailLexic ege streĉas la kunlaborantojn, ĉar necesas obei al tre proksimaj limdatoj de UIC. Precipa ŝarĝo estas la decido de UIC, enigi grandan kvanton da ne fervojtipaj nocioj, ekzemple el ĝenerala tekniko, telekomuniko, datumprilaboro ktp en la datumbankon. Ankaŭ tiuj terminoj estas tradukendaj. Aparta tasko en 1997 estis traduki Terminaron de Kombinita Trafiko kun difinoj, fare de tri kunlaborantoj.

Fine io pri la sekcianoj: laŭ aktuala adresaro pretas kunlabori 42 gekolegoj el 15 landoj, nome du el Aŭstrio, du el Belgio, kvar el Ĉeĥio, kvar el Danio, unu el Francio, tri el Germanio, ses el Hungario, du el Italio, du el Japanio, du el Jugoslavio, kvar el Norvegio, unu el Pollando, ses el Rumanio, du el Slovakio kaj unu el Slovenio. La plej aktivaj grupoj estas la aŭstra, ĉeĥa, dana, germana, hungara, jugoslava kaj rumana.

Metroo en Kopenhago

DEFA pere de E Henning OLSEN (DK)

En la jaro 2000 estos malfermata la unua etapo de kopenhaga metroo. Tiel oni planis kaj prognozis. Sed unu jaron antaŭ tiu epokfaranta jaro oni konsciis pri tio, ke nur en la jaro 2002 estos trafikata la unua parto de la kopenhaga metroo.

La enurba trafiko nun estas prizorgata de aŭtobusoj kaj tiel nomataj S-trajnoj, kiuj estas elektraj trajnoj kun 2 ĝis 8 vagonoj. Ili funkcias ekde la jaro 1934 kaj havis dum tiuj jaroj plurajn 'generaciojn' de vagonoj. La laste liveritaj estas tre diferencaj de la aliaj: pli larĝaj, malpli longaj, malpli bruaj, laŭ la nuna tekniko relative avangardaj. DEFA priparolis ilin en prelego en la 46a IFK en Krems kaj en artikolo en la Fervojfaka Kajero n-ro 4. Ili bone funkcias, kaj daŭre estas liverataj pliaj ekzempleroj.

Post multaj diskutoj oni tamen venis al la konkludo, ke por la estonto ne sufiĉas la nur surfacaj kolektivaj transportsistemoj: aŭtobusoj kaj trajnoj. Bezonata estas metroo!

Se ni rigardas la nunan enurban fervojsistemon de Kopenhago, ni vidas, ke krom la centjar-aĝa linio de okcidento kurbe tra la interna urbo norden (tamen parte subtera) kaj la periferilinio en la norda parto, kiu depost la 1930aj jaroj estas dense loĝata areo de la urbo, ne ekzistas enurbaj fervojaj interligoj. Ekzemple al la flughaveno, kiu situas ĉirkaŭ 8 km sude de la urbo, sur insulo Amager, ĉiu trafiko devis ĝis la 28a de septembro 1998 okazi per aŭtobusoj, taksioj aŭ privataj aŭtoj. Krome - sur la okcidenta parto de la insulo Amager - oni planas novan, grandan urbokvartalon, kaj tie jam ekzistas nova universitato kaj ekspozicieja konstruaĵo.

(La 28an de septembro 1998 oni inaŭguris la unuan etapon de la firma interligo trans la Sundon per ordinara fervojo, nome la etapon de la ĉefstacio ĝis Kastrup. Do, la metroa linio ĝis la flughaveno estas ne tiom urĝa por la flugtrafiko, ĉar la nova linio estas trafikata en dudek-minuta kadenco per modernaj, elektraj regionaj trajnoj. 12 minutojn daŭras la veturo).

En tri etapoj oni konstruos la metroon: La unua etapo (laŭ lastatempa plano preta en 2002) iras de Frederiksberg en tunelo sub la urbo ĝis Amager kaj plu surtere al la ĵus menciita nova urboparto okcidente de la insulo. La dua etapo evoluos de Frederiksberg nordokcidenten al Vanløse kaj la tria etapo al la flughaveno. En du lokoj (Ørestad kaj Kastrup) la metroo havos ligon kun la fervojlinio al Svedio. Pri tiu linio temis la ĉefa fakprelego de la 50a IFK.

La metrotrajnoj estas kreitaj en Italio, en la konata dezajnejo de Giugiaro, kiu kreis trivagonajn trajnojn en simpla, sed funkcikapabla stilo laŭ supozata gusto de skandinavianoj. Oni baptis la stilon laŭ la birdo MEVO, ĉar ĉio estas iomete kurba, laŭ birda flugilo.

